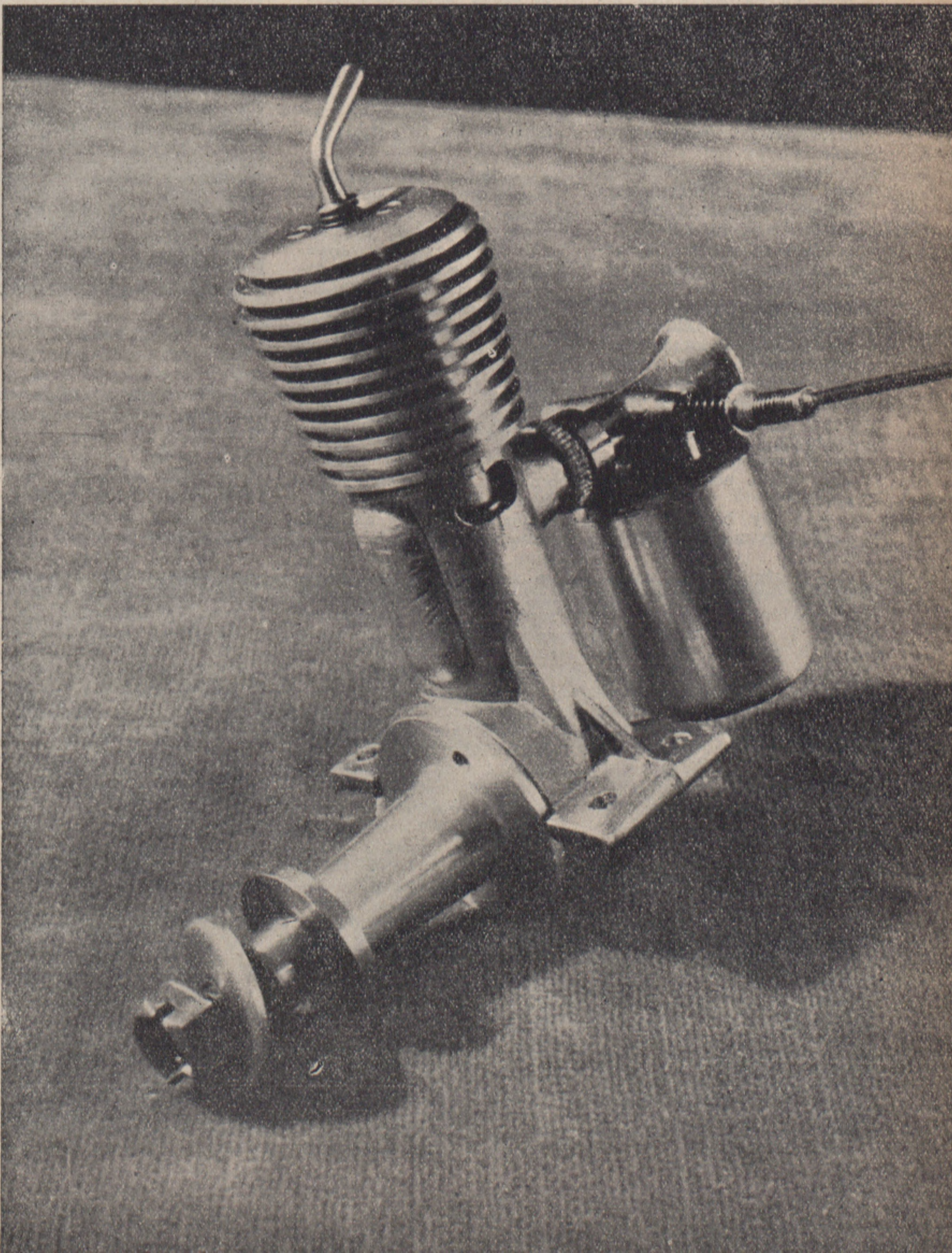
SKRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 4 (188)

17-24 STYCZNIA 1950



WALNE ZEBRANIE

Janek siedział przy stole mocno zajęty pracą. Zaglądając od czasu do czasu do zielonej teczki z gęsto zapisanymi arkuszami papieru, coś notował.

— No tak, to wszystko — rzekł wreszcie, odkładając pióro — skończyłem sprawozdanie.

Widząc moje pytające spojrzenie, rzekł: — Widzisz, dostałem dziś zawiadomienie od Zarządu Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej, żeby do dnia 31 stycznia zwołać walne zebranie naszego szkolnego koła Ligi Lotniczej. Właśnie przygotowałem sobie na piśmie sprawozdanie z pracy koła od początku jego istnienia. Przedstawię je członkom koła na walnym zebraniu.

Poprosiłem go, żeby mi opowiedział, co ma na celu walne zebranie koła LL. Zgodził się chętnie.

— Otóż walnym zebraniem koła jest zebranie jego członków, Zarządu koła i komisji rewizyjnej. Walne zebranie ma na celu podsumowanie całej dotychczasowej pracy koła, wybór nowego zarządu i komisji rewizyjnej oraz wybór delegatów na konferencję powiatową. W zebraniu, oprócz zarządu koła i członków, bierze udział opiekun koła.

— Kiedy będzie u was walne zebranie? — zapytałem.

— Właśnie dzisiaj ustaliłem z zarządem naszego koła, którego jestem prezesem, że zebranie zwołamy na 29 stycznia. Zawiadomienie o zebraniu wywiesiłem w szkole dzisiaj czyli przepisowo na 10 dni przed terminem zebrania. O terminie zebrania zawiadomiłem oczywiście Zarząd Oddziału Powiatowego LL.

— Powiedz mi — rzekłem — jak będzie wyglądać takie zebranie?

— Słuchaj uważnie. Pierwszym punktem porządku dziennego naszego zebrania będzie zagajenie, które ja wygłoszę. Powiem po prostu zebranym parę słów objaśniających o charakterze zebrania, odczytam porządek dzienny zebrania, a następnie powołam przewodniczącego zebrania, który, po przyjęciu jego kandydatury przez zebranych, powoła prezydium. Tu muszę ci wyjaśnić, że zarówno przewodniczący jak i prezydium zebrania nie mogą należeć do dotychczasowego zarządu.

— No tak, a co dalej?

— Teraz następuje drugi punkt porządku dziennego: referat ideowo - propagandowy. Referat wygłosi Romek, najaktywniejszy członek szkolnego koła ZMP. Mogę ci zdradzić temat: będzie mówić o tym, w jaki sposób my, młodzież polska, mamy pracować, aby tą pracą skutecznie przyczynić się do szybkiej rozbudowy naszego kraju, naszego lotnictwa, o tym, jak my naszymi siłami mamy budować pokój.

— Romka znam — rzekłem — on to potrafi powiedzieć.

— Tak. Po referacie znów ja zabiorę głos i odczytam sprawozdanie z dotychczasowej pracy koła, to właśnie, co teraz przygotowałem. Omówię nie tylko nasze osiągnięcia, ale i braki. Moje sprawozdanie dołączę do protokołu z zebrania. Potem Henio — jako przewodniczący komisji kontrolnej — złoży sprawozdanie komisji, które trzeba też dołączyć do protokołu z zebrania. Po dyskusji, która nastąpi — Henio postawi wniosek o udzielenie przez zebranych absolutorium dla dotychczasowego zarządu, który ma ustąpić. Absolutorium, jest to uchwała całego zebrania stwierdzająca, iż zebrani większością głosów przyjęli do wiadomości sprawozdanie zarządu i potwierdzają je.

— Słuchaj, Janku, a kiedy będzie wybór nowego zarządu?

— Właśnie teraz. Listę kandydatów do nowego zarządu i komisji kontrolnej sporządza ustępujący zarząd w porozumieniu z dyrekcją szkoły i kołem ZMP. Obecni na zebraniu członkowie koła również mogą zgłaszać kandydatów. Zarząd koła składać się powinien z 3 do 5 członków i 2 zastępców, zaś komisja kontrolna z 3 członków i 2 zastępców. Członkowie komisji nie mogą być jednocześnie członkami zarządu koła. Aha, byłbym zapomniał: zarząd koła i komisja kontrolna wybierane są przez walne zebranie na przeciąg roku.



Przez modelarstwo i szybownictwo do lotnictwa silnikowego
Foto WAF

— Powiedz mi teraz, co powinien robić zarząd koła?

— Zarząd kieruje pracą koła i załatwia w jego imieniu wszelkie czynności. — Członkowie zarządu muszą być starannie dobrani, muszą to być ludzie, którzy będą sprężyście kierować pracą koła, stale ją uaktywniać, którzy potrafią zainteresować lotnictwem jak największą liczbę kolegów.

— No dobrze, a teraz powiedz mi, co nastąpi po wyborze nowego zarządu?

— Teraz zebrani wybiorą jednego delegata i jego zastępcę na walny zjazd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej. Delegaci do Oddziału wybierani są na przeciąg jednego roku. Na zjeździe Oddziału będą oni wybierać Zarząd Oddziału, który będzie kierować pracą całego Oddziału.

— Czy na wyborze delegatów zakończy się zebranie?

— Jeszcze nie. Zebrani uchwalają teraz, co delegaci koła powinni przedstawić na zjeździe Oddziału. Chodzi tu o wskazania i żądania koła wobec Oddziału, zmierzające do usprawnienia pracy. Po uchwaleniu tego, wszyscy zobowiązują się do przestrzegania uchwał zebrania, zarządzeń nowego Zarządu Koła oraz do aktywnej pracy w Kole. I to by było wszystko — zakończył Janek.

— A więc, bardzo ci dziękuję. Dowiedziałem się wielu ciekawych rzeczy. Do zobaczenia.

* * *

Wybory nowych Zarządów Kół i Oddziałów Ligi Lotniczej mają wielkie znaczenie. Muszą być one przeprowadzane na terenie całego kraju, wszędzie, gdzie istnieją placówki Ligi Lotniczej i powinny przybrać charakter wielkiej, ogólnopolskiej akcji.

Akcja ta jest pierwszą tego rodzaju po wojnie. Wobec ogromnego rozszerzenia działalności Ligi Lotniczej — praca jej jako organizacji społecznej powinna być kierowana przez Zarządy, wywodzące się z członków Ligi Lotniczej, a zatem — przez Zarządy pochodzące z wyborów.

Nowe Zarządy mają przed sobą bardzo ważne zadania. Od ich pracy zależeć bę-

STASZEK JEDZIE NA TKS

Drogi Pawełku!

Hip, hip, hurra!! Jutro jadę na teoretyczny kurs szybowcowy! Nie przerażaj się tym okrzykiem, ale przecież muszę jakoś wyrazić swą radość. Czy Ty rozumiesz, czym dla mnie była karta, którą wczoraj dostałem z poczty? Czy wiesz, jaką wagę ma dla mnie tych kilkanaście słów, wzywających mnie na dzień 20 stycznia do szkoły szybowcowej?

Ale poczekaj, zagalopowałem się i nie wyjaśniłem dokładnie całej sprawy. Zaczynam po kolei: przy końcu zeszłego roku komisja mandatowo - lekarska w Szczecinie uznała mnie za zdolnego do latania. Pojechałem do domu, pamiętając słowa jednego z członków komisji: „Oczekujcie teraz wezwania na teoretyczny kurs szybowcowy! **No cóż, czekałem! Długo,** całymi tygodniami! Myślałem nawet, że o mnie zapomnieli.

Jednak nie, nie zapomnieli. Przychodzę wczoraj do domu, a tu mama nic nie mówi i daje mi właśnie tę kartkę. Czytam, czytam i aż gorąco mi się zrobiło z wrażenia. Litery zaczęły mi skakać przed oczyma, ale wreszcie pojąłem: w **dniu 29 stycznia mam się** stawić w szkole szybowcowej.

To chyba omyłka: szkoła szybowcowa, ja — nie umiem latać, zima, co to znaczy? — „Puknij się w czoło, synu — mówi wtedy ojciec — cóż z tego, że zima, przecież pojedziesz na kurs teoretyczny!" A mama dodaje: „Wstyd mi za ciebie, chłopaku, co się z tobą dzieje? To ja mogłam dobrze zrozumieć, a ty jeszcze nie? Przecież w tej szkole będą was uczyli, jak macie latać na wiosnę, no teoria, rozumiesz?"

Pojąłem, zrozumiałem i ochłonąłem. No tak! W tej szkole będziemy na teoretycznym skoszarowanym kursie szybowcowym. Przypomniałem sobie słowa przewodniczącego komisji: „Na kursy skoszarowane pojadą wszyscy ci, którzy mieszkają na krańcach województw, ci, dla których częste dojazdy z wiosek na wykłady byłyby niemożliwe".

A więc pojutrze już będę słuchaczem skoszarowanego teoretycznego kursu szybowcowego. Przy okazji muszę Ci powiedzieć jeszcze, **co się dowiedziałem od** Janusza. On jest dobrze w tych sprawach zorientowany, a więc wiele mógł mi **wytłumaczyć. Oto, co mi powiedział: kurs, na który** jutro jadę, będzie trwał dwa tygodnie, a więc do 4 lutego. Wykładowcy — instruktorzy Ligi Lotniczej będą nas uczyć teorii lotu, wyjaśnią nam budowę szybowca, nauczą obchodzenia się ze sprzętem, w ogóle — solidnie przygotują nas do praktycznej nauki pilotażu.

Wiesz, przeczuwam, że **pracy będzie dużo i nie na** żarty. Gdy Janusz mi powiedział, że ogółem ma być 62 godziny wykładów, gdy mi wyliczył jakie tam są pomoce naukowe dla przedmiotów fachowych, jak się trzeba starać, żeby nie tylko dobrze odpowiadać np. z teorii lotu, ale również dobrze opanować naukę o Polsce Współczesnej — to pomyślałem sobie: Trzymaj się ostro, Stasiu! Nie nawal!

Mogę Ci już z całym spokojem i pewnością oświadczyć, że dam sobie radę. Dużo nad tym myślałem i doszedłem do wniosku, że to przecież dla mnie wielki zaszczyt, gdy Państwo tak bardzo mi ułatwia drogę do lotnictwa, zupełnie bezpłatnie kształcąc mnie na pilota i umożliwiając oprócz tego zdobycie wykształcenia ogólnopolitycznego. Tak bracie, to zaszczyt dla mnie, ale i obowiązek — rewanżu. Moim rewanżem, moją zapłatą za te udogodnienia — będą w pierwszym rzędzie dobre postępy w nauce.

Donoszę Ci jeszcze coś: Antoś dowiedział się, że pojedzie na kurs teoretyczny w lutym, gdy ja wrócę. Jego kurs będzie trwał od 6-go do 20-go lutego. Widzisz rzecz ma się tak, że w części województw kursy odbywają się od 20 stycznia do 4 lutego, druga zaś grupa województw ma termin kursów w lutym. Wiesz, żeby nie wszyscy od razu. Im luźniej na wykładach, tym lepiej idzie nauka.

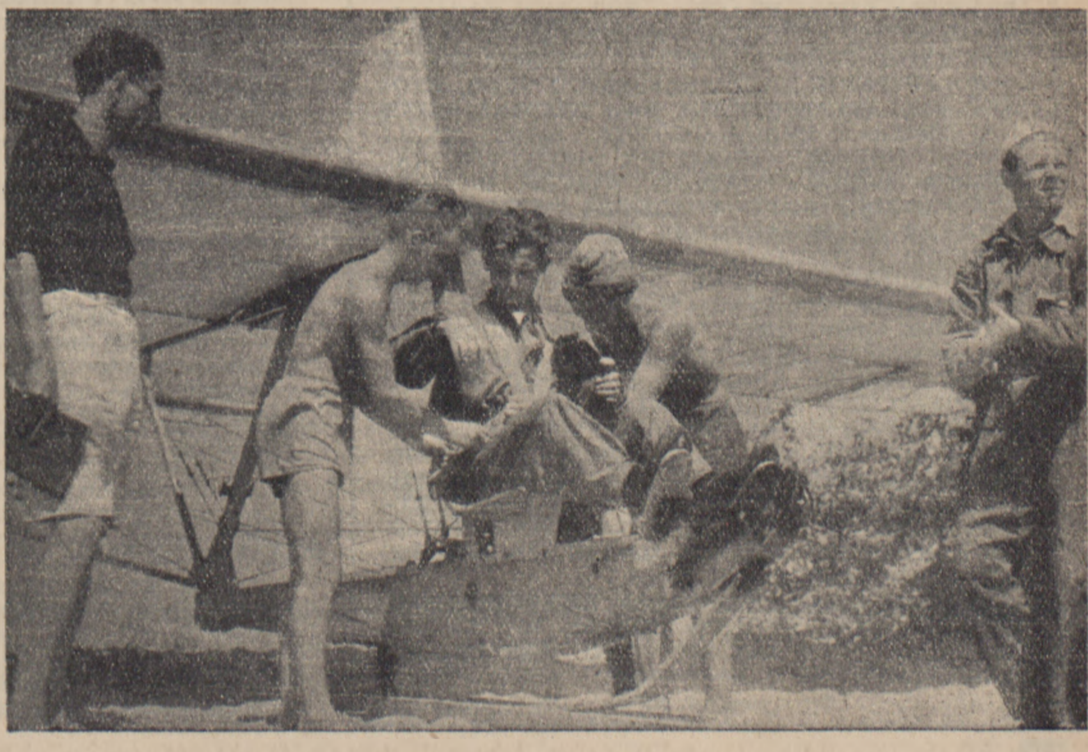
Aha, pisał mi Józek, że on dostał wezwanie na kurs. Z nim jest jednak inna sprawa, będzie chodził na wykłady do świetlicy ZMP w mieście. To samo z jego kolegami. Mają blisko, więc nie było potrzeby wysyłać ich na kurs skoszarowany.

A więc, czołem! Na dwa tygodnie! Myślę, że po powrocie będę mógł Ci pokazać zaświadczenie, że kurs ukończyłem pomyślnie.

I nie pogrążaj się w zazdrości, na przyszły rok Ciebie też to czeka, jeśli się dobrze postarasz.

Twój Staszek

W lecie Staszek będzie się szkolił na szybowisku Ligi Lotniczej. Foto: WAF



dzie rozwój Ligi Lotniczej i tempo jej pracy. Dlatego też do władz Kół i Oddziałów LL powinni wejść ludzie, którzy potrafią zagwarantować poprowadzenie tej pracy w sposób jak najbardziej energiczny i sprężysty.

Wybory muszą wciągnąć do pracy w Lidze Lotniczej ludzi, którzy potrafią spopularyzować lotniczą ideę w fabrykach, na wsi i w szkołach. Właśnie wybory muszą otworzyć młodzieży polskiej szeroką drogę do lotnictwa.

Dlatego też we władzach każdego koła LL powinni znaleźć się przedstawiciele robotników, chłopów, młodzieży i inteligencji pracującej; ludzie, którzy w pełni będą umieli wywiązać się z zadań, powierzonych im przez wyborców.

Zar.

W 26-ROCZNICĘ ŚMIERCI WŁODZIMIERZA ILJICZA LENINA



WŁODZIMIERZ LENIN

21 STYCZNIA BR. MIJA 26 LAT OD DNIA ŚMIERCI WŁODZIMIERZA LENINA, WSPÓŁTWÓRCY I ZAŁOŻYCIELA PIERWSZEGO NA ŚWIECIE PAŃSTWA LUDZI PRACY — ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RADZIECKICH. CAŁE SWE ŻYCIE POŚWIĘCIŁ LENIN SPRAWIE WALKI O POLEPSZENIE DOLI WSZYSTKICH TYCH, KTÓRZY BYLI WYZYSKIWANI. SWĄ NIESTRUDZONĄ I WYTRWAŁĄ PRACĄ, POTĘGĄ SWEJ MYŚLI I WOLI URZECZYWISTNIŁ ON ODWIECZNE MARZENIA WIELU POKOLEŃ, WCIELIŁ W CZYN WIELKIE IDEE KAROLA MARKSA I FRYDERYKA ENGELSA, KIERUJĄC WRAZ ZE STALINEM NAJWIĘKSZĄ W DZIEJACH LUDZKOŚCI REWOLUCJĄ PAŹDZIERNIKOWĄ, LENIN STAŁ SIĘ WODZEM I OBROŃCĄ WSZYSTKICH UCIŚNIONYCH. DLA NAS, POLAKÓW, IMIĘ LENINA MA SZCZEGÓLNIE DONIOSŁE ZNACZENIE, DZIĘKI NIEMU OJCZYZNA NASZA ODZYSKAŁA NIEPODLEGŁOŚĆ PO PIERWSZEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ, NA SKUTEK DECYZJI RADY KOMISARZY LUDOWYCH. LENIN BYŁ WIELKIM PRZYJACIELEM POLAKÓW; MIESZKAŁ PRZEZ PEWIEN CZAS W KRAKOWIE I PORONINIE NA PODHALU. W POLSCE UKRYWAŁ SIĘ PRZED PRZEŚLADOWANIAMI CARSKICH ŻANDARMÓW, W NASZYM KRAJU PROWADZIŁ DZIAŁALNOŚĆ REWOLUCYJNĄ.

PAMIĘĆ WIELKIEGO WODZA REWOLUCJI BĘDZIE DLA NAS DROGOWSKAZEM W NASZEJ PRACY: JAK ŻYĆ, JAK SIĘ UCZYĆ, JAK PRACOWAĆ.

MOCH – TO NIE FRANCJA!

Pojętni uczniowie — dla szpiegów nie ma miejsca — rząd francuski, to nie lud francuski — nasza przyjaźń — słuszna decyzja

O świcie dnia 11 stycznia na ulice Paryża i innych miast francuskich wyruszyły zielone, policyjne samochody. To na rozkaz ministra Mocha dokonywano nowych, bezprawnych aresztowań wśród Polaków, zamieszkałych we Francji. Zabierano z domów polskich nauczycieli, górników, dziennikarzy, robotników, urzędników dyplomatycznych, nie pozwalając im nawet pożegnać się z rodzinami. Bardzo szybko rząd francuski zapomniał, że podczas okupacji hitlerowskiej Polacy stali w pierwszym szeregu walczących z najeźdźcą, że nie żałowali swego mienia, zdrowia, a często i życia w obronie przybranej ojczyzny — Francji, a po jej wyzwoleniu stanęli do wytężonej pracy nad odbudową zniszczeń wojennych. To wystarczyło widocznie zaprzedanemu amerykańskim imperialistom rządowi francuskiemu, aby nakazać aresztowanie polskich patriotów, podczas gdy zdrajcy ludu francuskiego, wysługujący się niegdyś Hitlerowi, cieszą się dziś pełnym poparciem, a nawet opieką tego rządu i zajmują odpowiedzialne stanowiska. Ci zdrajcy, wśród których znajduje się niejeden esesman i były gestapowiec, nauczyli widocznie bardzo dobrze swych francuskich kolegów, w jaki sposób organizuje się „łapanki", przeprowadza rewizje i aresztowania. Sam szef gestapo Himmler, nie powstydziłby się tak pojętnych uczniów!

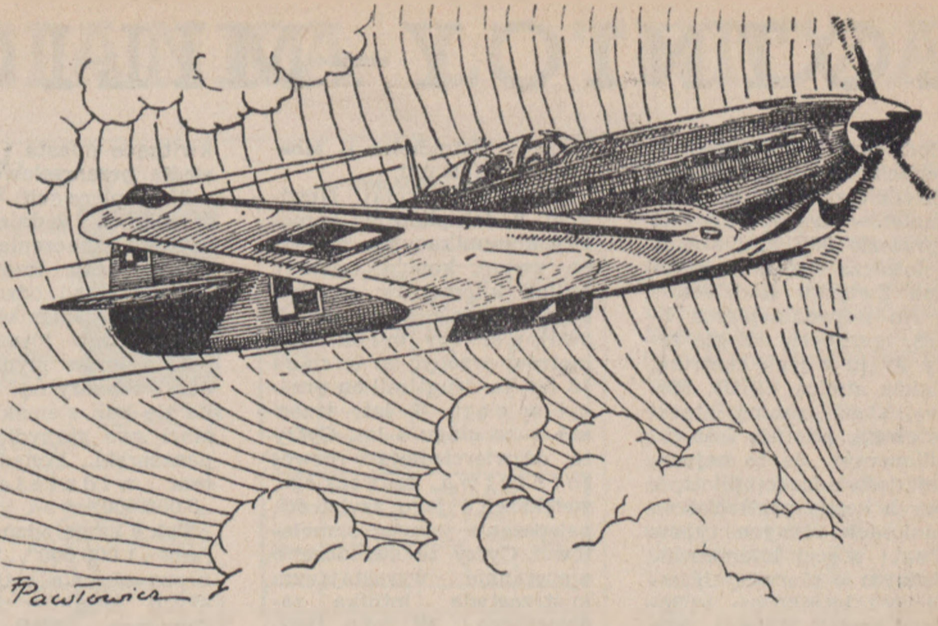
Ostatnia fala prześladowań wobec Polaków we Francji nie była wcale przypadkowa. Była ona wynikiem wrogiej i antypolskiej polityki, jaką prowadzi od dłuższego czasu rząd francuski na rozkaz swych amerykańskich mocodawców. Rozwiązanie polskich organizacji demokratycznych, sprzeczne z prawem międzynarodowym aresztowanie przedstawicieli dyplomatycznych, szykanowanie polskich obywateli — oto droga, po jakiej toczy się ta polityka. Imperialiści dotychczas nie chcą się pogodzić z myślą, że energiczna akcja naszych władz bezpieczeństwa udaremniła wywrotną i szpiegowską robotę, jaką prowadzili w Polsce niektórzy francuscy „dyplomaci". Swą bezsilną złość wyładowują więc na niewinnych ludziach, wysiedlając ich i maltretując w brutalny sposób.

Ale szykany pana Mocha nie są w stanie obalić wielkiej, niezłomnej przyjaźni, jaka łączy lud polski i lud francuski. Pamięć Jarosława Dąbrowskiego, przywódcy Komuny Paryskiej, polskich górników bohatersko organizujących strajk we francuskich kopalniach przeciwko hitlerowskiemu okupantowi, Polaków, walczących we francuskim Ruchu Oporu — nie pozwoli zapomnieć o tej przyjaźni ani nam, ani naszym francuskim braciom. Bo interesy wszystkich ludzi pracy na całym świecie są wspólne, niezależne od tego w jakim kraju żyją, czy jakim językiem mówią.

Pan Moch, który przecież jest ministrem spraw wewnętrznych, nie potrafił dotąd przyśpieszyć śledztwa w sprawie zamachu bombowego na ambasadę Rzeczypospolitej w Paryżu, potrafił jednak wydać decyzję o rozwiązaniu demokratycznych organizacji polskich. A jednocześnie jego gorącym poparciem cieszą się reakcyjne organizacje emigracyjne, skupiające ludzi najbardziej wrogo ustosunkowanych do wszystkiego w naszym kraju, co jest nowe, piękne i wielkie. Pan Moch i cały rząd francuski przypominają trochę marionetki w teatrzyku dziecięcym, które ktoś ukryty za kulisami wprawia w ruch przy pomocy sznurków. Tylko że tu marionetki nie są bezdusznymi lalkami, a ludźmi, w których ręku spoczywa niejednokrotnie życie i bezpieczeństwo wielu obywateli.

Nasi rodacy we Francji nie raz już byli prześladowani. To też terror i brutalny nacisk ze strony francuskich reakcjonistów na pewno ich nie złamie, nie odbierze im ducha walki i demokracji. Polski górnik i nauczyciel we Francji wie, że w jego obronie potrafi stanąć nie tylko rząd i lud polski. Wie, że w jego ręku walka jest sprawą każdego uczciwego człowieka pracy na całym świecie. A kapitalizmu i jego sługusów nie uratują prześladowania, przemoc i terror. **(wlg)**

GARBATE I MALEŃKIE



MICHAŁ JAKUBIK ppłk.

Poniżej drukujemy fragmenty ze wspomnień lotnika i oficera, który jako jeden z wielu pilotów polskich brał udział w wyzwoleniu stolicy walcząc w Pierwszym Pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". W długotrwałej bitwie o naszą stolicę, Pierwsza Armia Wojska Polskiego miała możność współdziałania nie tylko z lotnictwem radzieckim, ale również z pułkami lotniczymi odrodzonych sił powietrznych WP. Nad szykami bojowymi armii coraz częściej poczęły zjawiać się samoloty z polską szachownicą. Radośnie witali je nasi żołnierze i oficerowie: wolna, demokratyczna, nabierająca sił w bojach Polska, prostowała swoje skrzydła bojowe, nabierała mocy w powietrzu i na ziemi. A fakt, że zdarzyło się to nad Wisłą pod Warszawą, posiadał tym głębszą wymowę symboliczną.

* * *

Na gościnnej ziemi radzieckiej powstał I Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Pułk ten stał się zalążkiem Odrodzonego Lotnictwa Polskiego przeistaczając się później w I dywizję lotniczą.

Młode skrzydła Odrodzonego Lotnictwa Polskiego szybko potężniały pod kierownictwem doświadczonych instruktorów radzieckich, którzy przekazywali całe swe ogromne doświadczenia bojowe nam, młodym, ale pełnym chęci i zapału do walki z najeźdźcą hitlerowskim. Od Związku Radzieckiego otrzymaliśmy nowy, wspaniały sprzęt lotniczy — błękitne „Jaki", które pokochaliśmy całym sercem, — bo i jakże je było nie kochać szybkie, zwinne, posłuszne woli pilota...

* * *

Na lotnisku Zadybie Stare spotkaliśmy się po raz pierwszy z kolegami z Pułku Szturmowego, z którymi wspólnie przeszliśmy cały chlubny szlak bojowy Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Szczególnie pamiętny dla mnie jest pierwszy lot bojowy nad Warszawą. Leciało osiem Ił-2 i sześć naszych Jak-9, które strzegły przed faszystami swoich kolegów, lecących na „garbatych".

Po drodze spotkał nas silny ogień niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Iliuszyny prowadził kpt. Kitajew, „maleńkie" tzw. Jaki ppłk. Tałdykin.

W słuchawkach słychać spokojny głos D-cy Ił-2: — „Garbate", cel Nr 3 przed nami, atakujemy pojedynczo! — Atakuję pierwszy, po wyjściu z ataku formujemy krąg do odejścia. Pada rozkaz: „Maleńkie, osłońcie"!

W tej chwili szturmowiec kpt. Kitajewa zaczął nurkować. Działka pokładowe rozpoczęły ogień, co sprawiało wrażenie, jak gdyby zapalił się samolot. Było to jednak złudzenie, gdyż szturmowiec, wprawną ręką pilota wyprowadzony z nurkowania, skrętem bojowym nabrał wysokości, gotów do ponownego ataku. Artyleria bije zawzięcie. Ppłk. Tyłdykin daje rozkaz myśliwcom — „unieszkodliwić gniazda artyleryjskie" — Po kilku minutach baterie przeciwlotnicze milkną. W czasie trzeciego ataku szturmowców zjawiła się lotem koszącym para myśliwców „Focke Wulff", które chciały zaatakować nasze szturmowce od spodu. Odkryłem ten manewr w jednej chwili, (byłem w bezpośrednim przykryciu) i przewaliwszy samolot w nurkowanie, puściłem długą serię z K.M-u i działka. „Fryc" tchórzliwie zwiał.

Po wykonaniu zadania wracaliśmy bez strat na lotnisko, bacznie strzegąc swoich „garbatych".

* * *

Przykładem wyższości naszego lotnictwa nad niemieckim była historyczna defilada w dniu 17 stycznia 1945 r., którą z powietrza osłaniały nasze samoloty. Niemcy kilkakrotnie próbowali przerwać naszą osłonę powietrzną i atakować defilujące wojska, lecz usiłowania ich kończyły się niepowodzeniem. Szybko wykryci — natychmiast byli przepędzani przez nasze samoloty.

Niejednokrotnie zdawało się, że przeważające liczebnie samoloty nieprzyjaciela uciekały na widok jednej pary „Jaków". Piloci nasi szybko opanowali sztukę wojenną i wspaniały sprzęt radziecki stając się groźnym przeciwnikiem dla nieprzyjaciela. Przykładów wyższości sprzętu i nieustraszonej postawy naszych pilotów można przytoczyć wiele. Jednym z nich było np. rozpędzenie 18 „Focke Wulffów" przez 2 naszych myśliwców, którzy zmusili „fryców" do zrzucenia bomb na własne pozycje. Jeden z samolotów nieprzyjaciela w płomieniach runął na ziemię. Miało to miejsce przy przerwaniu wału pomorskiego. Szybkość operacji i doskonałość techniczna sprzętu pozwalały na błyskawiczne przerzucanie jednostek na lotniska położone coraz to bliżej linii frontu. Zapewniało to ciągłość operacji i stwarzało możliwość zadawania większych strat przeciwnikowi. Niejednokrotnie jednostka nasza w okresie walk, wspierając wojska naziemne, wprost z lotów bojowych lądowała na nowo zdobytych lotniskach nieprzyjacielskich, aby być jak najbliżej linii frontu. Umożliwiało nam to szybkie ściganie nieprzyjaciela i dawało bezpośrednie wsparcie wojskom naziemnym.

Jednostka nasza, korzystając z wielkich doświadczeń Lotnictwa Radzieckiego i wspaniałego sprzętu, chlubnie zapisała się w walkach z faszyzmem hitlerowskim, za co została nagrodzona Krzyżem Virtuti Militari i kilkakrotnie wymieniona w rozkazach Generalissimusa Stalina.

LOTNICY–MILIONERZY

Codziennie we wszystkich stronach wielkiego kraju radzieckiego startują setki samolotów transportowych. Z przeszło 500 linii składa się lotnicza sieć komunikacyjna Związku Radzieckiego. Na najważniejszych liniach, łączących odległe rejony kraju z jego centrum, a także stolicę ZSRR, Moskwę, z za granicą, statki powietrzne pilotują lotnicy-„milionerzy". Są to najbardziej doświadczeni piloci, z których każdy przeleciał na samolotach różnych typów milion i więcej kilometrów.

Jednym z pierwszych radzieckich lotników - milionerów został Mikołaj Nowikow. Było to przed 13 laty. Ukończywszy wraz z wielkim lotnikiem Walerym Czkałowem szkołę pilotów Mikołaj Nowikow w 1923 r. zajął miejsce za sterem samolotu transportowego i od tego czasu nie przerywa swego trudnego, ale ulubionego zawodu. W latach 1927 — 28 Nowikow pierwszy zapoczątkował komunikację na liniach pasażerskich z Moskwy do Aktiubińska (Kazachstan), Taszkentu (Uzbekistan), Baku (Azerbejdżan), Aszchabadu (Turkmenia). Zapoczątkował on również komunikację lotniczą na linii Moskwa — Sztokholm i Moskwa — Helsinki.

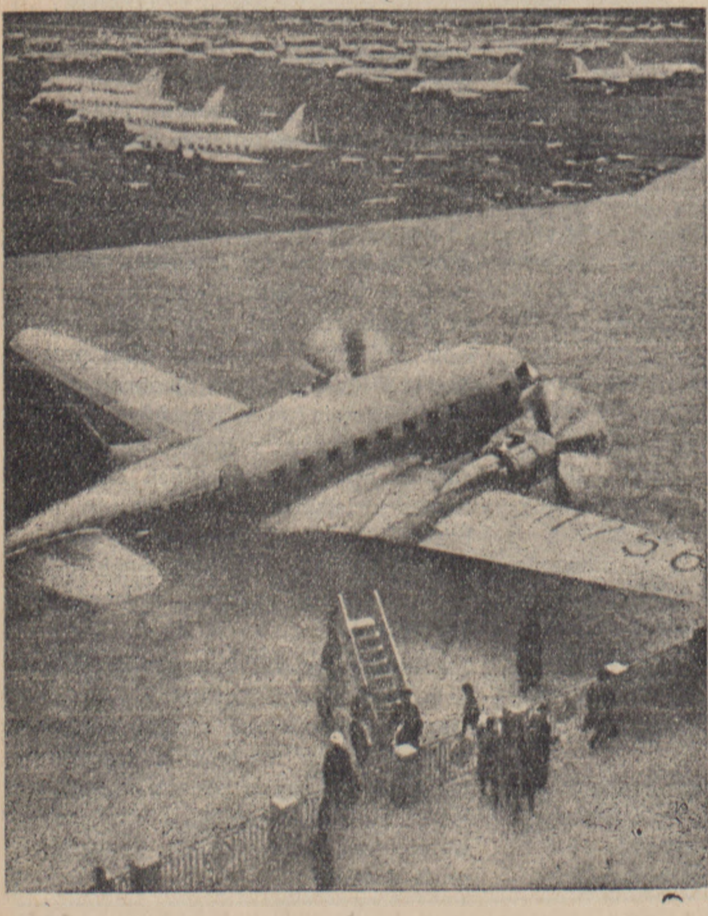
Obecnie Mikołaj Nowikow, nadal pilotując samoloty komunikacyjne, ma już na swym koncie czwarty milion kilometrów przebytych w powietrzu. Jeżeli swój pierwszy milion kilometrów przebył on w ciągu 13 lat, to drugi milion przebył w ciągu 6 lat, trzeci zaś — w ciągu 4 lat. Cyfry te odzwierciedlają rozwój lotnictwa radzieckiego, zwiększenie jego szybkości, polepszenie jakości samolotów. Cyfry te świadczą o nieustannie wzrastającym mistrzostwie lotnika radzieckiego. W roku 1947, zakończywszy swój trzeci milion kilometrów, Nowikow dokonał oryginalnego lotu jubileuszowego na trasie Moskwa — Kujbyszew — Akmolińsk — Taszkent — Aszchabad — Baku — Tbilisi — Adler — Moskwa. Lotnik - milioner odbył lot do miejscowości, do których przed 15—20 laty torował on trasy lotnicze. „Jak ogromnie zmieniło się oblicze bratnich republik!— notował Nowikow w swym dzienniku po tym locie. — Jeszcze przed kilkunastu laty było tu pustkowie: piaski i piaski ani drzew, ani wody. Obecnie zobaczyłem kwitnące miasta i liczne osiedla przemysłowe".

Na piersiach Mikołaja Nowikowa widnieją zaszczytne odznaczenia — ordery Związku Radzieckiego, którymi rząd odznaczył go za jego zasługi w rozwoju radzieckiego lotnictwa. Obok orderów słynny lotnik nosi zaszczytną odznakę: na tle kuli ziemskiej rozpostarł swe skrzydła samolot pasażerski. Ponad samolotem widnieje cyfra „3.000.000".

Takie same odznaki z cyframi „1.000.000", „2.000.000" noszą obecnie setki najlepszych lotników Lotnictwa Cywilnego ZSRR. Tak na przykład w jednej tylko formacji radzieckiego lotnictwa transportowego, którą dowodzi Czerniakow, jest ponad 50 lotników-milionerów, 12 spośród nich przebyło w powietrzu przeszło 2 miliony kilometrów. W innej jednostce, którą dowodzi lotnik-milioner, Papunaszwili, wszyscy dowódcy samolotów noszą zaszczytny tytuł „milionerów".

Ludzie radzieccy kochają swych lotników — odważnych sokołów socjalistycznej ojczyzny. Ale szczególnym szacunkiem i poważaniem cieszą się lotnicy-milionerzy, których odwaga, mistrzostwo lotnicze i sztuka pilotowania wypróbowane zostały w licznych długodystansowych lotach.

W. Swietlanow



Z ZSRR–W SKRÓCIE

Dla uczczenia 70-rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina, liczne radzieckie garnizony lotnicze postanowiły wzmóc tempo prac konserwacyjnych i remontowych. Tak np. tokarz Wiernigurow w jednym z garnizonów południowouralskiego okręgu, uzyskujący stale 200% normy, podniósł swą wydajność do 300%.

*

15 grudnia 1949 roku minęło 11 lat od śmierci Walerego Czkałowa. Lotnictwo radzieckie uroczyście obchodziło tę rocznicę. W jednostkach lotniczych, szkołach wojskowych i instytutach technicznych wygłaszane były pogadanki na temat życia i działalności tego wielkiego radzieckiego lotnika. W Domu Armii Czerwonej otwarto wystawę, na której zgromadzono liczne dokumenty i pamiątki po Czkałowie.

*

W Wojskowej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego w Moskwie zorganizowano uroczystą akademię ku czci 70-lecia urodzin Józefa Stalina. Referat o życiu i walce Generalissimusa Stalina wygłosił jeden z wykładowców, major gwardii, Siwkow. Następnie wyświetlono filmy: „Bitwa Stalingradzka" i „Wielki Przełom".

*

W jednej z jednostek wojskowych w przeciągu roku 1949 zgłoszono 128 pomysłów i usprawnień racjonalizatorskich. Najbardziej wyróżnili się: sierżant Mamonow i kapitan Wargazin.

*

Kołchoz „Krasnoje Jadro", leżący w Tatarskiej Republice Autonomicznej, został przez jego mieszkańców nazwany kołchozem imienia Grzegorza Pawłowa, bohaterskiego lotnika radzieckiego, który stamtąd pochodzi. Pawłow jest dwukrotnym bohaterem Związku Radzieckiego.

*

W Domu Oficerskim Akademii im. Żukowskiego w Moskwie otwarto drugą z kolei wystawę malarstwa i grafiki lotniczej. Udział w niej bierze 72 amatorów-plastyków, którzy wystawiają 250 prac. Poziom artystyczny prac jest bardzo wysoki.

*

Mistrzostwo okręgowe w gimnastyce zdobył na zawodach w Kijowie lotnik, starszy sierżant, L. Timoszek.

*

W jedenastą rocznicę śmierci Konstantego Ciołkowskiego, wielkiego rosyjskiego uczonego i teoretyka napędu odrzutowego, Akademia Nauk ZSRR zorganizowała wystawę, poświęconą pamięci ojca rosyjskiej hydrodynamiki i termodynamiki silnikowej. Zgromadzono na niej wiele eksponatów o dużej wartości historycznej, jak rękopisy dzieł, oryginalne konstrukcje silników, przyrządy laboratoryjne itp.

NIESPODZIANKA LOTNICZA

— Czeka Cię wielka niespodzianka! — powiedział mi Władek na przerwie między lekcją geografii i historii. — Pewnie „nie wyszła“ mi klasówka — przeszło mi od razu przez myśl — a ten wszystko wiedzący Władek już się o tym dowiedział!

— Nie, to nic nie ma wspólnego z lekcjami w szkole. Owszem, tam jest mowa o szkoleniu i to na dwudziestu stronach — ciągnął dalej Władek — ale to inne szkolenie.

— Słuchaj, a może byś przestał mówić jak wróżka i prosto z mostu powiedział o co chodzi! — (zacząłem się lekko niecierpliwić).

Władek znany był z tego, że wszystkim co wiedział dzielił się z kolegami tyleż solidarnie, co bardzo tajemniczo.

Jedno pozostawało pewne — wiadomości miał „murowane“ i zawsze aktualne.

— No mów, tylko szybko! — rzuciłem pojednawczym tonem. Jak z tą niespodzianką?

— Widzisz, to dotyczy nie tylko ciebie, ale także mnie, Franka, Andrzeja, Wieśka i Teosia. Nic jeszcze nie pojmujesz? — zapytał ze zdziwieniem.

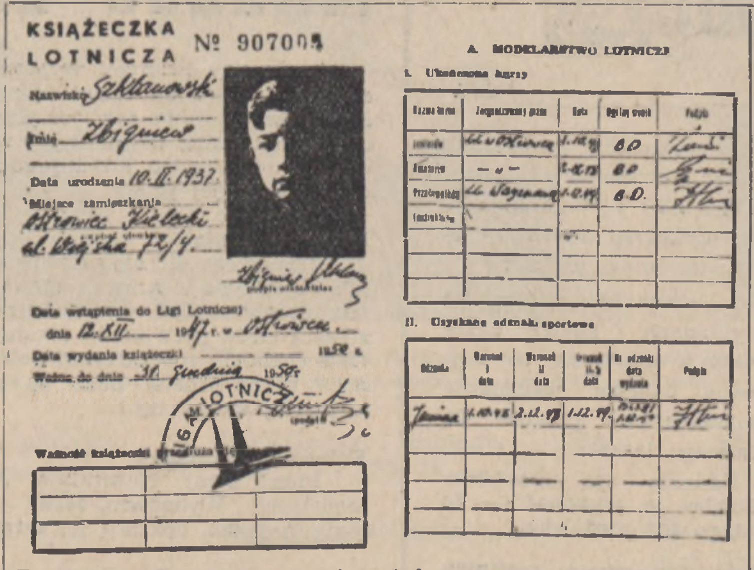
— Franka... Andrzeja... Teosia... — Przecież z nimi wszystkimi i Władkiem byłem w zeszłym roku na kursie... Tak, Władek wymienił samych pilotów szybowcowych! Nie, nie wszyscy, przecież Wiesiek nie jest pilotem, on zajmuje się modelarstwem! — myślałem z natężeniem.

— Daruj, jeszcze nic nie pojmuję. Wymieniłeś pięciu pilotów i jednego modelarza. Co to znaczy?

— Ano, przede wszystkim wymieniłem tych, którzy są członkami Ligi Lotniczej. Tu właśnie o takich chodzi. A zapewne wiadomo ci, że i pilot i modelarz muszą być członkami Ligi Lotniczej! — wyjaśnił z satysfakcją. Byłem na niego wściekły.

— Słuchaj, dostaniemy wszyscy książeczki Lotnicze! Zasięgnąłem przedwczoraj języka w Oddziale Powiatowym LL, no i wiem wszystko.

Nadstawiłem uszu, a Władek mówił: — Sprawa przedstawia się następująco: władze Ligi Lotniczej,



Pierwsze strony książeczki lotniczej rozpoczynają się od modelarstwa

dążąc do tego, aby każdy członek Ligi — modelarz, pilot czy spadochroniarz — posiadał dokument obrazujący dokładnie całość jego lotniczego wyszkolenia i pracy w lotnictwie, wydawać będą dla członków Ligi specjalnie opracowane książeczki lotnicze.

Książeczka taka jest nowością w naszym lotniczym życiu. Ujmuje ona kolejno wszystkie etapy szkolenia lotniczego, które od stycznia prowadzi wyłącznie Liga Lotnicza. W niej będą nam urzędowo poświadczać odbycie wszystkich kursów lotniczych, zarówno teoretycznych jak i praktycznych. I nie tylko jest tam miejsce na poświadczenie odbytych kursów! — Władek zrobił małą przerwę.

— No mów, co tam jeszcze jest! — niecierpliwiłem się.

— W książeczce tej zapiszą nam i potwierdzą udział w zawodach np. modelarskich, albo szybowcowych, w wystawach lotniczych i pokazach! Mało tego: zapiszą mi tę pochwałę, którą dostałem za udział w zbiórce pieniędzy na samolot, Wieśkowi pochwałę, którą dostał za pomysł urządzenia wystawy modeli w zeszłym roku, ale Teoś... o bracie, jego wypadek z „Patykiem“ na szybowisku tak samo będzie uwieczniony w książeczce. Sam sobie winien, trzeba było dobrze słuchać instruktora.

— Słuchaj, Władziu — przyszło mi do głowy — przecież to nieoceniona rzecz dla nas, taka książeczka! Będziemy w niej mieli wszystko zapisane i potwierdzone. Po prostu książeczka taka będzie czymś, co podsumuje, kolejno ułoży, posegreguje wszystko to, czego żeśmy się w lotnictwie nauczyli!?

— Tak jest. To będzie niezwykle cenny dokument dla każdego członka Ligi Lotniczej. Aha, nie, kolego, nie każdy członek Ligi ją otrzyma, byłbym o tym zapomniał! **Książeczkę lotniczą będzie mógł dostać ten, kto ukończył z wynikiem dodatnim co najmniej jeden z kursów lotniczych,** o, na przykład kurs modelarski lub szybowcowy. Trzeba przecież czymś się wykazać.

Władek zamyślił się, jakby sobie coś przypomniał. — Jeszcze jedno i to bardzo ważne: **nie będziesz mógł dostać się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa lub Technicznej Szkoły Lotnictwa jeśli nie wykażesz się posiadaniem książeczki lotniczej!** Oczywiście — odpowiednio wypełnionej. To już pewna wiadomość! Bez książeczki — nie będzie wstępu do wojsk lotniczych, zapamiętaj sobie.

— Kto będzie wydawał książeczki? — zainteresowałem się.

— Wydawaniem książeczek lotniczych zajmą się Zarządy Okręgów LL, za pośrednictwem Zarządów Oddziałów i Kół.

Informacje, których Władek udzielił swemu koledze, rzeczywiście już niedługo znajdą potwierdzenie w wydaniu książeczek lotniczych aktywnym członkom Ligi Lotniczej.

Każda książeczka posiadać będzie kolejny numer, fotografię właściciela, jego imię i nazwisko, datę urodzenia, miejsce mieszkania i datę wstąpienia do Ligi Lotniczej. Okres ważności książeczek przewidziany **jest na 10 lat.** J. Z.

CO, GDZIE, KIEDY?

WIELKA ZABAWA LOTNICZA pod hasłem: „Przodownicy pracy wśród lotników i członków LL“ odbędzie się w Kielcach w dniu 1 lutego br. Zabawę organizuje Okręg Kielecki LL.

MASOWE SZKOLENIE młodego narybku lotniczego i popularyzację lotnictwa wśród społeczeństwa Kielc rozpoczął Okręg Wojewódzki LL w Kielcach, organizując cztery kursy ogólnolotnicze. Kursy te, otwarte w dniu 15 grudnia ub. r., obejmują na razie młodzież szkolną.

Jedną z pierwszych grup, które zgłosiły swe uczestnictwo w kursie — to grupa młodzieży z gimnazjum im. Ściegiennego w Kielcach.

Z INICJATYWY LIGI LOTNICZEJ i Ubezpieczalni Społecznej powstał w Słupsku Komitet Zakupu samolotu sanitarnego. Samolot sanitarny niósł będzie pomoc lekarską w nagłych wypadkach dla chorych w powiatach: słupskim, sławrzesińskim, koszalińskim, bytomskim, miasteckim, szczecińskim, człuchowskim, białogardeckim i kołobrzeskim.

BIBLIOTEKĘ oraz sprzęt świetlicowy (bilard, stoły i krzesła) ofiarował Okręg Wrocławski LL dla jednej z jednostek Wojsk Lotniczych — w ramach akcji noworocznej LL.

AEROKLUBY

3) (kon)

SZKOLENIE TEORETYCZNE W KLUBACH

Na początku stycznia rozpoczęła się w aeroklubach akcja szkolenia teoretycznego wszystkich pilotów klubowych. W myśl instrukcji ARP, ślizgowi piloci szybowcowi przerobią kurs teoretyczny do III stopnia wyszkolenia i powtórzą wiadomości z kursu II stopnia. Żaglowi piloci szybowcowi przerobić mają teoretyczny kurs silnikowy lub szybowcowy do IV stopnia. Piloci silnikowi uzupełnią swe wiadomości teoretyczne, ze szczególnym uwzględnieniem instrukcji wykonywania lotów (w myśl przepisów wykonywania lotów w lotnictwie sportowym, wydanych przez DLC MK), znajomości silnika i płatowca oraz nawigacji.

W akcji szkolenia teoretycznego szczególną uwagę zwrócono na wykłady o Polsce współczesnej. Na pogłębienie wiadomości politycznych pilotów klubowych przewidziana jest co najmniej jedna czwarta ogólnej ilości godzin wykładów.

Minimum godzin wykładów teoretycznych na pilota wynosi w styczniu 24 godziny. Wykłady przewidziane są dwa razy w tygodniu po 3 godziny każdy. Bez wątpienia, kluby, w których akcja szkolenia teoretycznego będzie dobrze zorganizowana, normę tę przekroczą. Wszystkie kursy w klubach zakończone zostaną egzaminami, których wyniki, w miarę nadsyłania ich do Działu Wyszkolenia LL, będziemy podawać w naszym dziale.

W Warszawskim Aeroklubie LL, podobnie jak i w innych klubach, kursy takie rozpoczęły się 8 stycznia br. Klub ten zapewnił sobie wykładowców z GIL, PLL „LOT" i DLC MK. Frekwencja bardzo duża — wykłady ciekawe i na dobrym poziomie.

Akcja szkolenia teoretycznego nie może osłabić w klubie pracy organizacyjno - społecznej Ligi Lotniczej. Wszystko to ma zasadnicze znaczenie dla dalszej pracy w klubie, bo:

1. wykonanie przez klub zadań grudniowych (tzn. Akcji LL) i planu kursów teoretycznych warunkuje otwarcie lotów w lutym;

2. obecność pilotów na wykładach i zdanie egzaminu z wynikiem co najmniej dobrym warunkuje dopuszczenie pilotów do dalszego latania.

Zadania są poważne. Trzeba je wykonać — do lutego już niedaleko.

KALENDARZYK IMPREZ NA 1950 ROK

Kalendarzyk imprez sportowych na rok bieżący przedstawia się niezwykle ciekawie. W tym roku punkt ciężkości wyczynowego latania szybowcowego w klubach przenosi się na przeloty szybowcowe. ARP organizuje więc w 1950 r. premiowane przeloty szybowcowe.

Już w maju odbędą się na Węgrzech II Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej, w których weźmie również udział ekipa polska. W tym samym miesiącu odbędą się w klubach Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze. W czerwcu kluby przeprowadzą u siebie wewnętrzne eleminacje — mistrzostwa przed XI Krajowymi Zawodami Lotniczymi. W pierwszej połowie lipca ekipa naszych szybowników wyjedzie do Szwecji na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe FAI. 22 lipca odbędzie się w Warszawie II Zlot Gwiaździsty. Na początku sierpnia Żar będzie świadkiem Krajowych Zawodów Szybowcowych. I wreszcie, po Święcie Lotnictwa we wrześniu odbędą się XI Krajowe Zawody Lotnicze.

Jak widać z powyższego, kalendarzyk imprez sportowych Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i Ligi Lotniczej jest w tym roku niezwykle bogaty. Dokładne terminy, jak również bliższe informacje dotyczące poszczególnych imprez zostaną podane dodatkowo w późniejszym okresie.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Zachęcony licznymi wypowiedziami czołowych ludzi naszego lotnictwa na temat planów na rok bieżący i najbliższych sześciu — bo taki już jest zwyczaj, że w styczniu każdego roku różne czynniki się wypowiadają... zebrałem nieco danych również od kilku przedstawicieli małego lotnictwa. Oto plon mojej pracy:

Kolega Zawadzki:
Zasadniczo nic nie planuję, otrzymałem właśnie nowy silnik od kuzyna z Anglii i czekam obecnie na „Methanol", to jest podobno jakiś niesłychanie pewny składnik mieszanki; zresztą może jakiś model zbuduję, aby pokazać swoją klasę... (Nie chciałem rozczarować kolegi Z., bo oczekiwany „Methanol" to po prostu nasz spirytus drzewny — do nabycia w każdej aptece itp.).

Kolega Krzykowski:
Plan? plan! Naturalnie! U mnie założono bardzo dużo modelarni. Wykonano, zaraz — parę tysięcy modeli, planujemy, a jakże, będzie i to, a także tamto i owo.

Inżynier J. (prosił o nieujawnienie nazwiska).
Bezwzględnie. Rozpatrując zagadnienia metodyki szkolenia, odczuwamy dotkliwe braki, co jednak nie dowodzi, że silnik zbudowany ostatnio w moim laboratorium był złej konstrukcji. Wprost przeciwnie — niewielka moc połączona z dużym ciężarem własnym może dać tylko i wyłącznie... (Niestety, tu wypowiedź się urywa), co jednak nie oznacza, że ob. inż. J. nie ma zamiaru współpracować z małym lotnictwem).

Profesor Tytulski:
Kochana młodzieży! Cieszę się niewymownie, że mogę powiedzieć choć kilka słów za pośrednictwem naszej kochanej prasy. W roku 1950 będę obchodził 50-lecie mojej działalności na polu modelarstwa; sądzę, że fakt ten i tomy, tomy książek nienapisanych w ciągu pół wieku wzbudzą w Was szacunek dla pierwszego z modelarzy w kraju.

Kolega Kopalski:
Nie lubię dużo mówić, ale proszę, oto sprawozdanie: Wykonano w ciągu roku 35 modeli. Stan modelarni — 10 ludzi. W tym roku, korzystając ze zwiększonego zaopatrzenia, zbudujemy dwa razy więcej. Jeżeli nasi ojcowie robotnicy mogą przekraczać plany, to my też musimy. Skończyłem.

Kolega Wrzeszcz:
Zaprojektowałem trzy modele: „Vampir" — gumówka, „Pee-Wee" — silnikowy i „Super-Wrzeszcz" — szybowiec. Zaatakuję kilka rekordów światowych. Żeby tylko nie trzeba było w tym celu wychodzić w pole...

Kolega Jarząbek:
Mam na warsztacie model szybkościowy na uwięzi „Smok-II", obliczam gumówkę „Wrona" i szybowiec „Żar-II". Będę się starał podwyższyć bodaj o 50% dotychczasowe rekordy krajowe...

* * *

Jak widać, wachlarz wypowiedzi jest dość szeroki. Chciałem zebrać tych wypowiedzi jeszcze więcej, lecz niestety... — w tej chwili przebudziłem się. Pozwoliłem sobie jednak w te senne marzenia wmieszać kilka osób, które naprawdę wypowiedziały się i o których wiemy, że mają pracę na rok 1950 porządnie zaplanowaną. Zresztą coraz mniej jest bałaganiarzy, coraz mniej lamentowiczów, piszących prośby czy podania o zwolnienie ze stanowiska instruktora, gdyż nie umieli sobie w danym wypadku poradzić lub manifestowali swoją niezastąpioność. Na szczęście pozbyliśmy się ludzi „niezastąpionych" i nareszcie w tym roku po wielkiej walce słabi ustąpili, a silni pozostali, by wytrwać na trudnym posterunku. Z radością więc i szczerym humorem należy czytać niektóre z powyższych wypowiedzi, bo ludzie, co tak myśleli i mówili, należą już w małym lotnictwie do przeszłości.

Obserwator







Zwycięzcy II zimowych zawodów w Warszawie. Od lewej: Bogdan Kostecki z szybowcem „Junak-2", Rajmund Urbańczyk — pierwsze miejsce w szybowcach wyczynowych oraz Bogusław Górnicki — III miejsce w kat. B.

DRUGIE ZIMOWE ZAWODY ZMP

Zgodnie z zapowiedzią podajemy wyniki II zimowych zawodów modeli latających, które odbyły się w Warszawie w dniach 6, 7 i 8 stycznia br.

Kategoria A (szybowce szkolne)

1. Kostecki Bogdan — Poznań, LL I — 119,5, II — 106, III — 100.
2. Kostecki Bogdan — Poznań, LL I — 66, II — 125,8, III — 93.
3. Śrama Eugeniusz — Poznań, ZMP I — 128, II — 45, III — 72.
4. Łukowski Ryszard — Poznań. LL I — 31,2, II — 85, III — 96.
5. Witaliński Wiesław—Jaworzno, ZMP I — 41, II — 38, III — 45.

Kategoria B (szybowce wyczynowe)

1. Urbańczyk Rajmund—Chrzanów, ZMP I — 285, II — 185.
2. Twardo Bogusław — Warszawa, ZHP I — 214. II — 146.
3. Górnicki Bogusław — Kielce, ZMP I — 129,5, II — 222.
4. Kowalczyk Wiesław — Radom, LL I — 43, II — 188.
5. Kowalczyk Wiesław — Radom, LL I — 120, II — 212.

Kategoria C (silnikowe)

1. Czwartosz Ryszard — Radom, LL I — 310, II — 145.
2. Trębacz Stanisław — Chrzanów, ZMP I — 32, II — 58.
3. Tomaszewski Zygmunt — Poznań, LL I — 17, II — 21.
4. Czwartosz Ryszard — Radom, LL I 114.
5. Trębacz Stanisław — Chrzanów, ZMP I — 51.

Uwaga: W pozycji oznaczonej cyframi rzymskimi podano czas pierwszego, drugiego i trzeciego lotu — w sekundach.

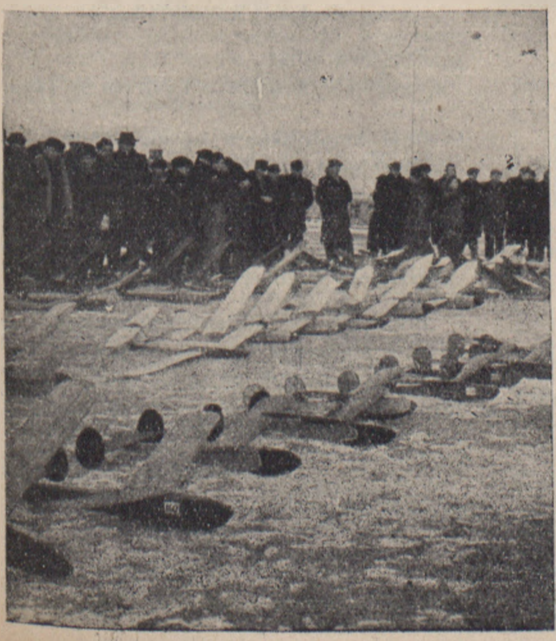
I nagrodę za najlepsze wykonanie modelu w kategorii A otrzymał Śrama Eugeniusz. I nagrodę za najlepsze wykonanie modelu w kategorii B otrzymał Twadro Bogusław, w modelach silnikowych I nagrodę otrzymał Trębacz Stanisław.

Tegoroczne zawody zimowe, mimo niekorzystnych warunków atmosferycznych, mimo kłopotów związanych z nadprogramowym przyjazdem wielu zawodników, należy ocenić bardzo wysoko.

Masowość, a nie rekordy jednostek, podkreślenie wartości pracy zespołowej w punktacji oraz nowa metoda nagradzania zespołowego i indywidualnego — to olbrzymie zasługi tegorocznej imprezy Związku Młodzieży Polskiej.

Przemawiający podczas rozdania nagród delegat Zarządu Głównego ZMP, ob. Okapiec, podkreślił że Związek Młodzieży Polskiej postanowił tego rodzaju zawody organizować co roku.

Wśród zawodników nie brakowało i dziewcząt. Poniżej widzimy koleżankę Martę Górecką z Tomaszowa Mazowieckiego







DLACZEGO ŚMIGŁO JEDNOŁOPATKOWE?

Opracował TADEUSZ DZIULAK, inż.

(Dokończenie z numeru 3—187)

Szybkość obwodowa elementu „A" łopatki wyniesie:

$$V_A = \frac{r_A \cdot \pi \cdot n}{30} = \frac{0{,}02 \cdot \pi \cdot 1000}{30} \approx$$

$$\cong 2 \text{ m/sek}$$

Dla elementu „B" otrzymamy:

$$V = \frac{r_B \cdot \pi \cdot n}{30} = \frac{0{,}06 \cdot \pi \cdot 1000}{30} \approx$$

$$\approx 6 \text{ m/sek itd.}$$

Mając obliczone poszczególne szybkości V_A V_B V_C itd. przystępujemy do obliczenia kątów natarcia i^0 posługując się wzorem „Fausta"

$$\sin \alpha = \sin \beta \cdot \eta$$

$$i = \beta - \alpha$$

Dla elementu „B"

$$\sin \alpha_B = \sin \beta \cdot \eta$$

$$i_B = \beta_B - \alpha_B$$

(odczytany z rys 4 kąt $\beta_B = 58^0$)

$$\sin \alpha_B = \sin 58^0 \cdot 0{,}6$$

$$\sin \alpha_B = 0{,}50\,88$$

$$i_B = 58^0 - 30^0\,30'$$

$$\alpha_B \approx 30^0\,30' \text{ (z tablic)}$$

$$i_B = 27^0\,30'$$

W ten sposób obliczamy kątu natarcia i^0 dla pozostałych elementów łopatki. Następnie z biegunowej profilu łopatki lub z krzywej $C_y = f(\alpha)$ odczytujemy dla poszczególnych wartości kątów natarcia, przynależne wartości spółczynników C_y. W wypadku gdy łopatka śmigła posiada profil zmienny, wartości spółczynników C_y należy odczytać z charakterystyk poszczególnych profili. Ciąg poszczególnych elementów łopatki obliczamy z wzoru (6).

$$\Phi_n = \frac{F_n \cdot C_y \cdot V_n^2}{16}$$

Dla elementu „B"

$$\Phi_B = \frac{F_B \cdot C_y \cdot V_B^2}{16} = \frac{0{,}0016 \cdot 0{,}7 \cdot 36}{16} =$$

$$= \frac{25{,}2}{10000} = 0{,}00025 \text{ kg.}$$

W podobny sposób obliczamy siłę ciągu dalszych elementów C, D, E, F. Całkowita siła $\Phi = \Sigma\Phi_n = 0{,}18775$ kg. W celu znalezienia wielkości średniego promienia r_{sr} obliczamy momenty powstałe od elementarnych sił Φ_n.

Dla elementu „B"

$$M_B = \Phi \cdot r_B = 0{,}00025 \cdot 0{,}06 =$$

$$= 0{,}000010 \text{ kgm}$$

Po obliczeniu wszystkich momentów otrzymamy:

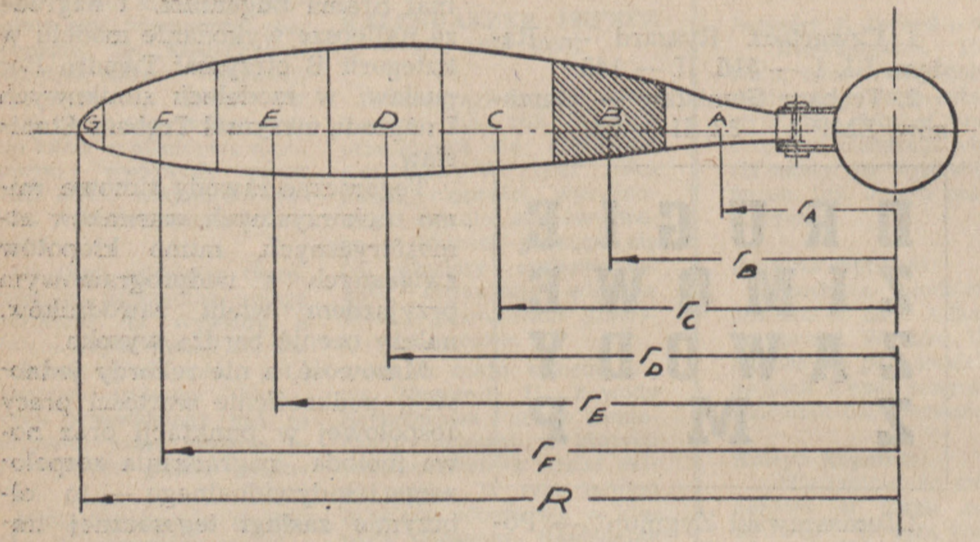
$$r_{sr} = \frac{\Phi_A \cdot r_A + \Phi_B \cdot r_B + \Phi_C \cdot r_C + \Phi_D \cdot r_D + \Phi_E \cdot r_E + \Phi_F \cdot r_F}{\Sigma\Phi_n} = 0{,}182 \text{ m}$$

Przystąpimy teraz do obliczenia siły ośrodkowej C [kg] oraz ramienia „a" (rys. 3).

$$C = \frac{M \cdot v^2}{r_C}$$

Z a k ł a d a m y: masę przeciwwagi

$$M = \frac{G}{g} \approx 0{,}001 \text{ (kg m}^{-1}\text{ sek}^2\text{)}$$



Rys. 5.

przy G = 0,001 kg $r_C = 0{,}1$ m

Szybkość obwodowa przeciwwagi przy n = 1000 obr/min

$$V = \frac{0{,}1 \cdot \pi \cdot 1000}{30} \approx 10 \text{ m/sek}$$

Siła ośrodkowa

$$C = \frac{M \cdot v^2}{r_C} = \frac{0{,}001 \cdot 100}{0{,}1} = 1 \text{ kg}$$

odległość

$$a = \frac{\Phi \cdot r_{sr}}{C} = \frac{\Sigma\,\Phi_n \cdot r_{sr}}{C} =$$

$$= \frac{0{,}18775 \cdot 0{,}182}{1} \cong 0{,}034 \text{ m}$$

Należy teraz obliczyć średnicę kulki (przeciwwagi) o wadze

$$G = 0{,}01 \text{ kg} = 10 \text{ g}$$

Mając dany ciężar właściwy materiału kulki $\gamma\left(\frac{g}{cm^3}\right)$ obliczymy jej średnicę z równania: $G = V_k \cdot \gamma$ [kg], gdzie V_k jest objętością kulki

$$V_k = \frac{4}{3} r^3 \cdot \pi \text{ (cm}^3\text{)}$$

Przyjąwszy dla stali $\gamma = 7{,}8 \text{ g/cm}^3$ otrzymamy:

$$G = \frac{4 r^3 \cdot \pi}{3} \cdot \gamma \qquad 3 \cdot G = 4 r^3 \cdot \pi \cdot \gamma$$

stąd:

$$r = \sqrt[3]{\frac{3 \cdot G}{4 \cdot \pi \cdot \gamma}} = \sqrt[3]{\frac{3 \cdot 10}{4 \cdot \pi \cdot 7{,}8}} =$$

$$= \sqrt[3]{0{,}306} = 0{,}674 \text{ cm}$$

Średnica kulki

$$d_k = 2 \cdot r = 2 \cdot 0{,}674 = 1{,}348 \text{ cm} \approx 14 \text{ mm}$$

Celem zmniejszenia oporu szkodliwego poruszającej się kulki, należy wykonać ją z materiału o dużym ciężarze właściwym (np. ołów), przez co uzuskamy zmniejszenie się jej średnicy przy zachowaniu potrzebnej wielkości G (kg).

Przeciwwagę najlepiej umocować na drucie stalowym (rys. 3). Wyginając odpowiednio drut uzyskujemy ostateczną regulację r_C i a

Koniec



3. RYSUNEK TECHNICZNY

Uzupełniając wzory pisma znormalizowanego, podaję jeszcze jeden przykład.

Przy wykreślaniu rysunku, który mamy zamiar wydrukować, (np. w SiM-ie) musimy posługiwać się dobrym, czarnym tuszem. Do kreślenia linii stosujemy wtedy grafion i odpowiednią wkładkę do cyrkla oraz cienkie pióro. Przy kreśleniu tuszem, które następuje dopiero po wykonaniu rysunku w ołówku, należy pamiętać o jednym ważnym i ułatwiającym pracę szczególe. — Najpierw wykreślamy wszystkie koła, łuki i inne krzywe, a potem dopiero łączymy je z liniami prostymi. Nigdy odwrotnie! Kreślić można na dobrym białym papierze lub kalce kreślarskiej. Również rysujemy na kalce wtedy, gdy chcemy otrzymać większą ilość odbitek z naszego oryginału. Istnieją specjalne wyświetlarnie, gdzie można zamówić z rysunku na kalce odpowiednią ilość odbitek na papierze światłoczułym. Metoda ta chroni oryginał i pozwala na dostarczenie planów dla większej ilości modelarzy. Trzeba jeszcze dodać, że również rysunki ołówkowe można w ten sposób kopiować, przy czym poleca się wszelkie napisy oraz liczby wymiarowe kreślić tuszem, do czego używamy albo odpowiedniego piórka do tuszu, ewent. stalówek z płaskim czubkiem, zwanych w handlu „redisówkami", które są różnej grubości od 0,5 do 5 mm. Odbitki światłokopii można przechowywać w rolach lub też w segregatorach, po uprzednim złożeniu na format A-4.

Kto z modelarzy chciałby zapoznać się szerzej z różnymi zagadnieniami kreślenia czy normalizacji, tego odsyłamy do specjalnych podręczników.

Przystępujemy obecnie do praktycznej nauki rysowania figur, które mają zastosowanie przy projektowaniu konstrukcji modelarskich.

Najprostszym kształtem przekroju kadłuba, skrzydeł, względnie stateczników, jest prostokąt. Prostokątem jest czworobok mający boki przeciwległe równe i równoległe oraz wszystkie kąty proste. Możemy go wykreślić mając jako dane: 1, dwa boki nierównoległe, 2. bok i przekątną, 3, przekątną i kąt zawarty między przekątnymi. Jedną z tych danych zawsze posiadamy, gdyż wiemy, jaką np. powierzchnię musi mieć przekrój naszego kadłuba, co wyraźnie określają odnośne regulaminy zawodów. Powierzchnię prostokąta znajdujemy mnożąc długość podstawy przez długość boku.

Definicje geometryczne podanych wielokątów radzę przypomnieć sobie ze szkolnego podręcznika, gdyż umiejętność kreślenia tych figur nabywa się jedynie po dokładnym zaznajomieniu się z ich konstrukcją w oparciu o twierdzenie geometrii konstrukcyjnej.

Na tablicy pokazano różne przekroje kadłubów oraz sposób ich wykreślania (rysunki 3, 4, 5, 7, 8). Przechodząc kolejno od obrysów najprostszych omówimy po kolei najczęściej stosowane przekroje przy projektowaniu modeli latających.

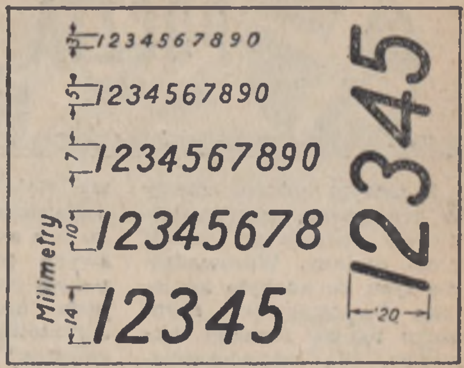
Do najprostszych należą obrysy 1. 2. 3 i 4 z tym, że ich wymiary uzależnione są od przeznaczenia i typu modelu. Na rys. 3, 4, 5 i 7 pokazano figury foremne. Na rysunku 9 widzimy konstrukcję przechodzącą w ciekawsze rozwiązanie, a na rysunku 10 sposób wykreślania obrysu wielokąta nieforemnego na bazie wiadomej wysokości i szerokości kadłuba. W tym ostatnim wypadku, podobnie jak na rysunku 7 kształty kadłuba zmieniają się z „kanciastego" na bardziej miły dla oka, wieloboczny, zbliżony do koła lub owalu.

Punktem wyjścia do wykreślenia przedstawionych figur jest promień koła. Wszystkie zatem podane przykłady można wykreślić przy pomocy cyrkla i linijki.

Konstrukcje podane na rys. 1, 2, 3, 4, 5 i 6 nie przedstawiają najmniejszych trudności wykonawczych. Objaśnienia wymaga natomiast konstrukcja dziewięciokąta foremnego (rys. 7).

Gdy dany jest promień koła (znana średnica kadłuba), rysujemy koło i prowadzimy dwie średnice wzajemnie prostopadłe. Następnie z lewej strony przecięcia się średnicy z okręgiem koła zataczamy łuk, aż do przecięcia się osi pierwszej z okręgiem. Promieniem koła zataczamy drugi łuk, aż do przecięcia się z łukiem uprzednio wykreślonym. Otrzymany odcinek „a" jest bokiem dziewięciokąta umiarowego. Bok ten odkładamy przy pomocy cyrkla wzdłuż okręgu koła otrzymując żądany wielokąt. Trzeba zaznaczyć, że jest to sposób przybliżony, ale w naszej praktyce wystarczająco ścisły.

Często zachodzi potrzeba wykreślenia rombu (rys. 8). Znając wysokość i szerokość tej figury można ją wykreślić, gdy średnica koła opisanego jest wysokością, a średnica koła małego (wpisanego) tworzy szerokość rombu. Dwa koła współśrodkowe, równe połowie średnicy koła dużego wyznaczają obrys poszukiwanej figury.



Wzór pisma znormalizowanego

Na rys. 10 widzimy konstrukcję wielokąta mając za podstawę wysokość i szerokość kadłuba. Punktem wyjścia jest tu prostokąt z dwiema osiami, przy czym oś pozioma zależy od kształtu kadłuba w widoku z boku. Przecięcie się osi jest punktem zerowym, od którego w górę i w dół dzielimy oś symetrii na dowolną ilość równych odcinków.

Analogicznie dzielimy górną i dolną część prostokąta przyjmując za oś zerową boki figury.

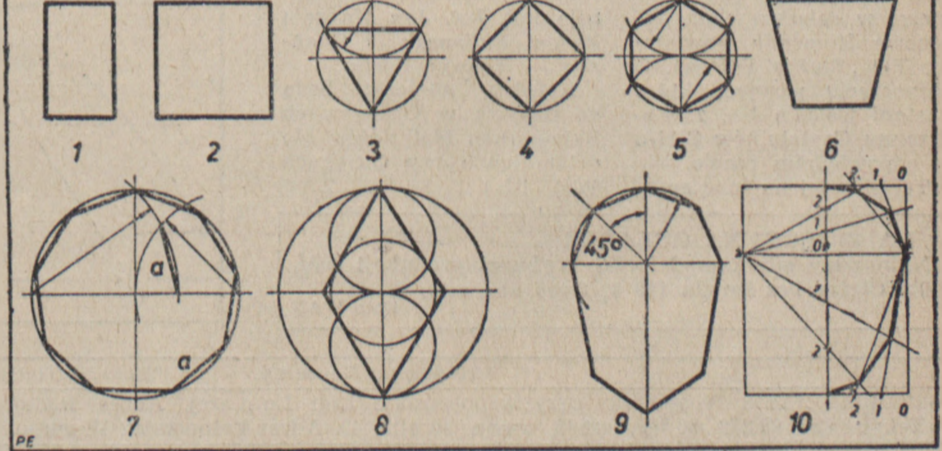
Należy z góry ustalić na ile odcinków dzielimy oś. Ilość odcinków musi być jednakowa w każdej ćwiartce. Proste, z lewej i prawej strony osi poziomej, przechodzące przez linie podziałowe i krzyżujące się, wyznaczają poszukiwany wielokąt.

Na przykładzie wykreślono tylko połowę przekroju kadłuba wzdłuż osi symetrii, dla lepszej przejrzystości rysunku.

Zrozumiałe jest, że im więcej będzie odcinków podziałowych, tym figura przybiera kształt bardziej zbliżony do owalu. Przestawiając oś poziomą w górę lub do środka oraz zwiększając długość kadłuba, otrzymamy kształt zbliżony do elipsy bądź koła.

(c. d. n.)

Wykreślanie różnych przekrojów kadłuba



POCZTA LOTNICZA

Z nowym rokiem zaszły w organizacji naszego lotnictwa sportowego zasadnicze zmiany. Wprowadzenie tych zmian było konieczne dla osiągnięcia szybszego tempa rozwoju lotnictwa, dla unowocześnienia i usprawnienia jego pracy, wreszcie dlatego, aby lotnictwo nasze mogło w pełni wykonać wielkie zadania, oczekujące je w latach planu 6-letniego.

Z dniem 1 stycznia br. Liga Lotnicza przejęła od PO „Służba Polsce" całość teoretycznego i praktycznego szkolenia lotniczego. Do Ligi Lotniczej przechodzą również wszystkie aerokluby regionalne, stając się Aeroklubami Ligi Lotniczej.

W związku z tym pragniemy wyjaśnić naszym Czytelnikom, jak na tle tych zmian wyglądają sprawy naboru kandydatów na szkolenie lotnicze. Szerzej o istocie reorganizacji szkolenia pisaliśmy już w 1—2 numerze SiM-u z br.

Na wstępie, wobec licznych zapytań Simkarzy, czy można się jeszcze zgłaszać na szkolenie lotnicze w roku 1950, odpowiadamy zbiorowo, że *termin zgłoszeń już minął i nowe nie będą przyjmowane.* Kandydaci, którzy zostali przyjęci na szkolenie w roku 1950 przez komisje kwalifikacyjno-rejestracyjne i lekarskie, odbędą obecnie przeszkolenie teoretyczne na kursach, prowadzonych przez Ligę Lotniczą. Następnie z początkiem sezonu latania — będą kolejno kierowani do szkół szybowcowych Ligi Lotniczej.

Wyjaśniamy również dalej, że w bieżącym roku nabór nowych kandydatów na szkolenie lotnicze przeprowadzać będą do Ligi Lotniczej w dalszym ciągu terenowe Komendy Powiatowe PO „Służba Polsce". O rozpoczęciu przyjęć, które nastąpi jesienią br., zawiadomimy Czytelników SiM-u w odpowiednim czasie.

Teraz kolej na inne sprawy. Kol. *Stanisław Rajpert z Łowicza* prosi o rozstrzygnięcie sporu, jaki toczy ze swymi przyjaciółmi: jakie paliwo używane jest do napędu silników w samolotach odrzutowych — nafta, czy spirytus? A może eter? On sam jest — za naftą.

Macie rację, Kolego. Paliwem, używanym powszechnie do napędu silników samolotów odrzutowych — jest nafta. Wygraliście. — Sprawa następna: po ukończeniu liceum będziecie mogli zgłosić się ochotniczo do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Wymagany wiek: 18—21 lat.

„Czy uczeń Liceum Mechaniczno - Lotniczego musi być jednocześnie pilotem — pyta kol. *Wiesław Kruszewski ze Skarżyska-Kamiennej.*

Nie, Kolego, nie ma takiej konieczności. Liceum kształci swych uczniów na techników, otwierając przed nimi możność wstępu na wyższe uczelnie. Liceum to przygotowuje kadry technczne naszego lotnictwa. Oczywiście, dobrze jest, gdy przyszły inżynier lotniczy opanuje również sztukę pilotażu.

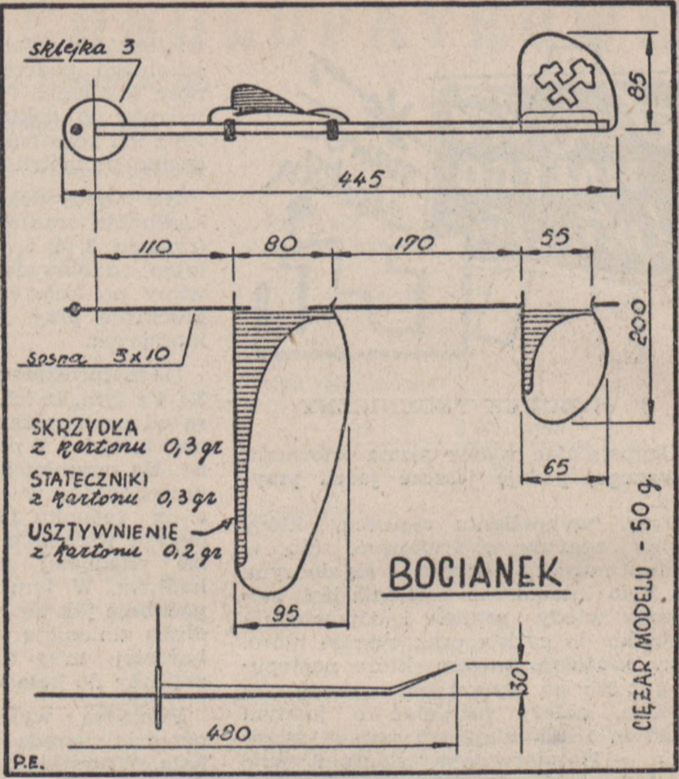
Waszą propozycję współpracy z nami — przyjmujemy. Przyślijcie rysunki do oceny.

Uważamy, że kol. *Janusz Szygendowski z Płocka* nie ma powodu do zmartwienia. W ubiegłym roku przeszliście pomyślnie przez komisję mandatową i lotniczolekarską, która zakwalifikowała Was na szkolenie szybowcowe. Obecnie — oczekujcie cierpliwie wezwania na teoretyczny kurs szybowcowy, to kwestia niedługiego czasu.

„Czy można nabyć silniczki modelarskie SM-2 i w jakiej cenie?" — zapytują kol. kol. *Jan Mazur i Antoni Sulkowski z Gdańska — Nowego Portu.*

Koledzy, silniczki będą do nabycia w Okręgowych Składnicach Materiałów Modelarskich (przy Okręgach Woj LL) ŻAR

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE
Najnowszy silnik modelarski krajowej produkcji S M. 2b Ciężar bez śmigła 140 g, 8 000 obr. min.
Foto WAF



Szybowiec szkolny—konstr. STANISŁAW TYTKO—Pszów, Modelarnia Górnicza przy kopalni Anna w Pszowie.

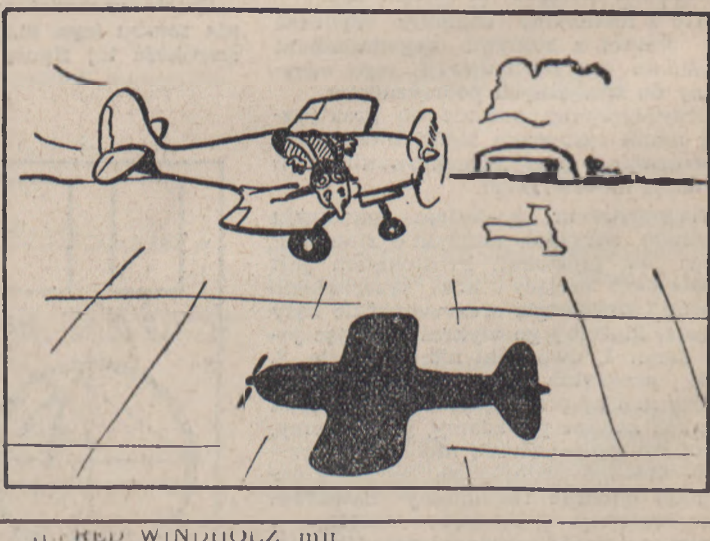
Liga Lotnicza organizuje w bieżącym roku

PIERWSZĄ WYSTAWĘ FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Wystawa zgromadzi dużą ilość fotografii artystycznych i dokumentalnych, szeroko obrazujących wszystkie dziedziny życia naszego lotnictwa: modelarstwo, szybownictwo, spadochroniarstwo, lotnictwo silnikowe cywilne i wojskowe, szkolenie teoretyczne, pokazy, wystawy itp.

Simkarze! Niewątpliwie wielu z Was zechce wziąć udział w wystawie, więc już dzisiaj szykujcie najlepsze z posiadanych fotografii.

Bliższe szczegóły i informacje o wystawie podamy po ustaleniu jej terminu.



Redaktor Naczelny ...RED WINDHOLZ mjr
WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6
Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn 40 albo 45 Adres kolportażu: W-wa ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu)
WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł, kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł, rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa
Nr 2275 — ZGPW Nr 1. B-96862 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł